**Đồng Sa Băng**

Bờ Xe Nước Quảng Ngãi

Chào mừng các bạn đón đọc đầu sách từ dự án sách cho thiết bị di động

*Nguồn:* [*http://vnthuquan.net/*](http://vnthuquan.net/)
Tạo ebook: Nguyễn Kim Vỹ.

**MỤC LỤC**

**Đồng Sa Băng**

Bờ Xe Nước Quảng Ngãi

*"Đã bao lâu rồi không về miền Trung thăm người em,
Nắng mưa đêm ngày cách trở giờ xa xôi đôi đường,
Người ơi có về miền quê hương Thùy Dương..."*

**T**iếng hát ấm áp của Quang Lê trong đêm Hè nóng bức đã làm lòng người tha hương càng thêm ray rức nỗi nhớ. Dù ở tận trời Tây, miền Đồng Tháp, trên cao nguyên Lâm Viên hay giữa đô thành nắng ấm Sài Gòn, những người con của miền Trung nói chung, và Quảng Ngãi nói riêng, khi nghe những lời hát trên chắc sẽ nhớ về quê hương. Nỗi nhớ bao la rồi sẽ cô đọng lại trên mảnh đất nhỏ bé thân yêu nơi họ chào đời. Vì nơi ấy có biết bao nhiêu kỷ niệm, và cuộc sống đã hòa quyện vào ký ức. Rồi ký ức sẽ lần mò về những ngày xa xưa, và trong giây phút nào đó những ký ức nhạt nhoài cũng tự hỏi: “Ờ, quê hương Quảng Ngãi ngày xưa có gì hùng vĩ nhỉ?”
Câu trả lời chắc chắn sẽ là: "bờ...xe...nước".
Đúng vậy, những bờ xe nước khổng lồ trên đất Quảng đã đi vào lòng biết bao nhiêu người con xứ “Nẫu”.
Bờ xe nước đã gắn bó mật thiết với những người nông dân trên con đường dẫn thủy nhập điền, để ngày đêm đã tưới biết bao nhiêu cánh đồng lúa trên quê hương Quảng Ngãi. Ngoài công việc quay tròn bên bờ sông, mang nước đưa về những cánh đồng nằm cheo leo khắp nơi, bờ xe nước Quảng Ngãi còn là một thắng cảnh hùng vĩ, có một không hai trên quê hương Việt Nam. Và bờ xe nước cũng là niềm tự hào của những người con xứ Quảng.
Những du khách, kể cả những người Tây phương, nếu có lần đi ngang qua hoặc dừng chân bên bờ sông Trà Khúc hoặc sông Vệ trong những ngày mùa, chắc sẽ được thấy bờ xe nước ngạo nghễ và cao lớn đang quay đều bên bờ sông, mà lòng khâm phục những người tạo dựng lên nó. Rồi con người nhỏ bé, đứng nhìn những hạt nước nhỏ li ti như sương mù bao quanh những bánh xe khỗng lồ, có lẽ cũng thắc mắc: không biết ai là người sáng chế ra bờ xe nước?
Đi ngược thời gian để tìm câu trả lời cho câu hỏi trên, một nhà hành chánh của sở Văn Hoá Pháp, P. Guillenminet, trong tạp chí Bullettin des Amis du Vieux Huế (BAVH) trong bài “Một kỹ nghệ của người Annam: Những bờ xe nước ở Quảng Ngãi”, ấn bản năm 1926, Volumn 2, chương VI, đã khảo cứu và ghi nhận như sau:
*“Bộ giáo khoa tổng hợp của Trung Hoa, Châu Chí Tổng Khảo, diễn tả rằng bờ xe nước làm bằng tre, được đẩy bởi dòng nước, tồn tại tại Trung Hoa và đặc biệt là ở phía Nam. Một số nhân viên phái đoàn phòng thương mại của thành phố Lyon, Pháp, cho rằng đã thấy bờ xe nước hiện hữu tại làng Thất Xuyên, Trung Hoa. Và phái đoàn quân sự lại nói rằng bên kia ranh giới Việt-Hoa có bờ xe nước tương tự như bờ xe nước ở điạ phương của họ. Ở đồng bằng Bắc phần lại cho rằng bờ xe nước phát xuất từ Trung Hoa và người sáng chế ra là vua Thần Nông. Nhưng những bàn luận về nguồn gốc tác giả nêu trên không đủ căn bản để thuyết phục rằng Trung Hoa là nơi phát minh ra bờ xe nước".*

Chú thích hình: Bờ xe nước Bãi Thượng, Thanh-Hóa



P. Guillenminet tin rằng người Việt và người Trung Hoa có lẽ đã học được kỹ thuật căn bản thành lập bờ xe nước từ phương Tây và đã cải biến cho phù hợp với địa phương.
Có nguồn lại cho rằng viên chủ sự hành chánh Pháp, LaBorte, ở Quảng Ngãi nói rằng “Lão Thêm” ở làng Bồ Đề, nay thuộc xã Đức Nhuận, huyện Mộ Đức, đã sáng chế ra bờ xe nước.
Cũng theo tạp chí BAVH, thì bờ xe nước xuất hiện ở đồng bằng Bắc phần, Quảng Bình, Quảng Trị, Thanh Hóa, Bình Định vào giữa thế kỷ 18 và Quảng Nam đầu thế kỷ 19. Nhưng những bờ xe nước ở những điạ phương trên rất đơn sơ, chỉ có một bánh và không qui mô như những bờ xe nước tại Quảng Ngãi.
Hình bên: Bờ xe nước đồng bằng Bắc phần.



Khi đề cập đến những bờ xe nước tại Quảng Ngãi, nhà hành chánh P. Guillenminet đã ghi nhận rằng: Vợ chồng Lão Diệm, nhất là người đàn bà gọi là “Mụ Diệm” đã có công mang bờ xe nước từ Bình Định đến làng Bồ Đề, Quảng Ngãi, năm 1754. Bờ xe nước đầu tiên được thiết lập trên bờ sông Vệ, làng Bồ Đề, và Trùm Sanh với chức vụ Cai Yến Bối quản lý bờ xe nước này. Đến năm 1825 bờ xe nước được thành lập trên sông Trà Khúc và đến năm 1900 thì bờ xe nước trên sông Trà Bồng cũng được thiết lập. (\*)
Dường như mãi đến ngày nay, vấn đề xuất xứ và tác giả của bờ xe nước vẫn còn là một ẩn số của một phương trình bậc n, mà nghiệm số có thể chỉ có một, hai, hoặc nhiều hơn, và cũng có thể thực hay ảo. Tùy người suy nghiệm.
Duy chỉ có điều cần ghi nhớ là người Á Đông nói chung và Việt Nam nói riêng, lúa gạo là thức ăn chính trong mỗi bữa ăn, không như người Tây phương dùng bánh mì đệm trong những bữa ăn. Và điều khác biệt là những cánh đồng lúa mì không cần nhiều nước trong quá trình trồng tỉa như lúa gạo, ngoại trừ lúa gieo. Thậm chí những cánh đồng lúa mì tại miền bắc Mỹ ngày nay, từ ngày gieo hạt đến ngày thu hoạch, đồng lúa mì lúc nào cũng khô ráo.

Thế nhưng công trình xây dựng những bờ xe nước tại Quảng Ngãi rất tốn kém, và mỗi năm bờ xe nước phải phá đi và tái tạo vào năm tới vì vấn đề lụt lội hằng năm. Không như những cánh đồng ở miền Nam Việt Nam, đất thấp và có nhiều hệ thống sông, kinh rạch chằng chịt cung cấp cho ruộng lúa. Phần nhiều, ruộng lúa ở miền Trung nằm dọc theo rặng Trường Sơn, nếu thiếu vắng bờ xe nước thì những cánh đồng khô nức nẻ sẽ không đủ năng suất tạo ra lúa gạo nuôi dân.

Vậy bờ xe nước là sự cần thiết trong mạch sống của người dân xứ Quảng.
Những nơi khác, như Trung Hoa, nếu đã xử dụng bờ xe nước qui mô mhư tại Quảng Ngãi cho công trình dẫn thủy nhập điền, thì chắc hẳn sẽ được lưu lại trong lòng người dân những hình ảnh và văn hóa của địa phương ấy cho hậu thế.
Những bờ xe nước tại Quảng Ngãi đã đóng một vai trò rất quan trọng trong nền nông nghiệp địa phương trên hơn ba trăm năm kể từ năm 1754. Mãi đến khoảng đầu thập niên 1980, khi hệ thống kênh Thạch Nham được thành lập cho công trình dẫn thủy nhập điền, thì những bờ xe nước được thay thế bằng những trạm bơm. Và kể từ đó những bờ xe nước Quảng Ngãi chỉ còn là một dấu vết lịch sử của một thời mang nước cho dân.
Người viết, cũng một thời đã sống bên cạnh và thường đu lên bờ xe nước những buổi trưa hè nóng cháy, với ký ức lu mờ còn sót lại, chỉ muốn làm một gạch nối giữa công trình của cha ông ngày xưa, và lớp người sinh ra khi bờ xe nước đã thuộc về dĩ vãng.
Bờ xe nước hầu hết được thiết lập bằng tre, và được xây dựng bên cạnh bờ sông, dùng sức đẩy của nước để quay tròn những bánh xe. Trên những bánh xe có gắn nhiều ống nước, bánh xe quay múc nước vào ống, và đổ vào hệ thống máng nước, máng nước được nối tiếp vào mương nước để đem đổ vào đồng lúa.
Nói đến bờ xe nước tức phải nói đến những con sông cưu mang nó. Những con sông có lưu lượng nước lớn, chảy một chiều, nghĩa là nơi có bờ xe nước thì không có nước thủy triều chảy ngược về nguồn. Vì bờ xe nước chỉ quay một chiều. Quảng Ngãi có ba con sông lớn: sông Trà Khúc, sông Vệ và sông Trà Bồng. Ba con sông này phát nguồn từ rặng Trường Sơn, chảy len lỏi qua làng mạc và cuối cùng đổ vào biển Đông. Ba con sông này trải dài trên chiều dọc Nam Bắc của điạ bàn Quảng Ngãi. Hai bên ven sông là những ngôi làng với những cánh đồng lúa. Và cũng trên ba con sông này người nông dân Quảng Ngãi đã từng thiết lập những bờ xe nước để đem nước vào ruộng đồng.
Sông, có khúc bồi có khúc xiết nên có những đoạn bờ sông có bãi cát và có đọan không có bãi cát. Cũng vì vậy mà công trình thiết lập bờ xe trên mỗi khúc sông đều khác nhau. Những khúc sông có bãi cát thì phần căn bản của bánh xe (như căm và niền bánh xe) được thiết lập trên bãi cát, xong mang treo vào trục quay dưới nước và tiếp tục xây dựng phần còn lại. Ngược lại, những khúc sông không có bãi cát và nước chảy xiết thì những bánh xe được thiết lập ngay trên trục quay dưới nước.
Tùy theo cường độ và lưu lượng của dòng sông mạnh hay nhẹ và nhu cầu nước cung cấp cho cánh đồng, có những bờ xe nước có đến mười bánh như những bờ xe nước trên sông Trà Khúc.
Chú thích hình: Bờ xe nước trên sông Trà Khúc.



Những bờ xe nước trên sông Vệ chỉ có bốn bánh, và hầu hết mỗi thôn đều có bờ xe nước cho ruộng đồng của thôn đó.
Những bờ xe nước ở Quảng Ngãi đều có cách thiết lập tương tự nhau, nên bài viết này chỉ nói đến chi tiết cách thành lập và điều hành của bờ xe nước Ba Bình, xã Nghĩa Thành (nay là xã Hành Thịnh, huyện Nghiã Hành) trên sông Vệ vào những năm 1963 và 1964.
Xã Nghĩa Thành, khúc sông tính từ chân đèo Quán Thơm đến đập Bến Thóc, thôn An Ba, có năm bờ xe nước, một bờ cho mỗi thôn: bờ xe Thuận Hoà cho thôn Thuận Hòa, bờ xe Chán Thuỷ cho thôn An Chỉ, bờ xe Xuân Ðình cho thôn Xuân Đình, bờ xe Ba Bình cho thôn Ba Bình và bờ xe Mỹ Hưng cho thôn Mỹ Hưng. Trên năm bờ xe trên riêng chỉ có bờ xe Chán Thủy đổ về thôn An Chỉ của xã Nghĩa Phước (nay là Hành Phước).
Ngoài ra, thôn Đồng Xuân (nằm giữa Ba Bình và Mỹ Hưng) không có bờ xe nước thì lại được thay thế bằng nhà máy nước, nhà máy nước ông Trần Công Sơn. Năm bờ xe nầy, trừ bờ xe Chán Thuỷ ra thì tất cả còn lại đều có bãi cát rộng lớn bên cạnh.
Ban điều hành của một bờ xe gồm có Trương Cử, một Trùm xe, và 4, 5 người thợ xe. Trương Cử có thể có nhiều người, mỗi người làm chủ một phần của bánh xe, gọi là tên. Có nửa tên xe tức là làm chủ nửa bánh xe. Những Trương Cử là những người bỏ vốn và công để xây dựng bờ xe. Ðến ngày gặt lúa thì tuỳ theo ruộng sâu hay ruộng cạn, ruộng trên gò hay dưới trủng, ruộng nằm xa nước xe hay ruộng nằm gần nước xe mà chủ ruộng sẽ đóng lúa cho Trương Cử nhiều hay ít. Những lúa nầy sẽ được chia trả phần vốn cho mỗi Trương Cử trước, xong trả công cho Trùm xe và thợ xe, cuối cùng lúa còn lại đem chia phần lời cho các Trương Cử.

Chú thích: Bờ xe nước Phước Lộc, Quảng Ngãi.


Ngày xưa, những năm 1975 (?) trở về trước, ruộng lúa miền Trung mỗi năm chỉ cấy một mùa, và vụ lúa bắt đầu vào cuối tháng Ba âm lịch đến tháng Tám, tháng Chín âm lịch là lúa được gặt về. Lúa chỉ cấy trong mùa khô vì sau tháng Chín tháng Mười là đến mùa mưa, nước lụt sẽ làm hư thối lúa. Cho nên những bờ xe nước chỉ được thiết lập và hoạt động vào giai đoạn đầu của vụ lúa, đến khoảng tháng Chín âm lịch thì lúa đang chín, không cần nước nữa và mùa lũ lụt cũng sắp đến, bờ xe nước sẽ được gỡ ra trước khi nước lũ đổ về.
Mỗi năm vào tháng Hai âm lịch Trùm Xe đến nhà Trương Cử thu tiền để mua tre và vật liệu xây dựng bờ xe, tuỳ theo số tên xe Trương Cử làm chủ, mà thu nhiều hay ít. Trùm Xe lấy tiền đi mua tre. Mấy thợ xe là người đốn tre và mang tre ra bờ sông. Việc đầu tiên là trùm xe và thợ xe sẽ đóng một cái bè bằng tre, rộng lớn dùng để di chuyển trên sông, kế đến họ xây một cái nhà nhỏ trên cát bên cạnh bờ xe gọi là chòi xe. Chòi làm bằng tre, vách và mái lợp bằng rơm. Chòi xe rất kín gió và có luôn cả bếp núc để thợ xe nấu ăn hằng ngày. Sau khi có chỗ ăn ở đàng hoàng, trùm xe và thợ xe sẽ bắt tay vào việc.
Trùm xe và thợ xe lên rừng chặt một loại dây to cỡ cổ tay và rất dẽo đem bỏ ra bè chở về để làm bánh xe. Những dây này dùng quấn chung quanh niền bánh xe cho cứng. Nếu không có loại dây này thì thợ xe phải chẻ lạt tre ra đánh thành một dây lớn, dai, thay thế. Trùm xe và thợ xe còn thu của Trương Cử những thứ như: lá mía khô, lá chuối khô dùng để làm bờ độn giữ nước.
Trong công đoạn xây dựng bờ xe có rất nhiều việc và những việc này có thể làm song song với nhau để tranh thủ thời giờ. Vì cuối tháng ba âm lịch là những thửa ruộng khô nức nẻ đã được cuốc ải xong cần nước để bừa. Cho nên chu kỳ bờ xe nước, những thửa ruộng lúa và thời tiết trong một mùa lúa đều ăn khớp vào nhau.
Trùm và thợ xe mang bốn trục xe của năm cũ ra dựng trên bãi cát. Kế đến là những thân tre già, lớn sẽ đước trảy nhánh sạch sẽ, cắm vào trục xe làm căm. Trục xe có chiều dài chừng ba thước. Hai đầu trục xe tròn và được niền bằng sắt. Ngoài đầu hai trục được đục nhiều lỗ chen kẻ dùng để cắm căm, hai lớp căm từ hai đầu trục bắt chéo qua nhau. Bề ngang viền bánh xe rộng cỡ một thước và được đánh chung quanh bằng sợi dây dẽo dai mang từ trên rừng về.
Trong khi căm và niền xe đã được lắp vào trục trên bãi cát thì thợ xe dùng những thanh tre, lớn cỡ ba ngón tay khép, đan thành những tấm phên. Và những người thợ khác lại lặn suống đáy sông xúc sỏi đổ thành một lớp mỏng nơi những bánh xe sẽ được dựng lên. Những tấm phên tre sẽ được đóng lên trên lớp sỏi làm thành một cái sàn để giữ cát khỏi bị xoái mòn. Và cũng trong lúc này, thợ xe sẽ chôn những cột trụ trên lớp phên để từ đó bánh xe được gác lên. Bốn bánh xe thì có ít nhất tám cột trụ lớn và những cột trụ nhỏ chôn bên cạnh để chống đỡ cho khỏi bị xiên, ngã.
Khi cột trụ xe được chôn chặt dưới cát là cũng đến lúc những bánh xe trên bãi cát được dời xuống nước đặt lên trụ. Giai đoạn này cần có nhiều người dân trong làng giúp để mang bánh xe ráp vào trụ. Một đoàn người như đàn kiến bu bên bánh xe, họ dùng phương pháp đòn bẫy và những dây dừa buộc vào bánh xe kéo dựng dậy và cho lăn từ từ xuống nước, rồi ráp vào trụ xe. Mỗi bánh xe có đường kính cỡ hai mươi lăm thước, to và nặng, vậy mà những con người nhỏ bé đã chinh phục và đặt vào trụ chống đỡ rất ăn khớp.
Khi những bánh xe đã được ráp vào trụ chống đỡ và những cây chống chèo được cài lên giữ vững bờ xe, thì thợ xe gắn những tấm phên hai đầu bờ xe, lấy cát tấp lại để chống lại con nước xoái có ảnh hưởng đến bờ xe.
Trong khi trùm và thợ xe ráp bánh xe thì một số người khác lại mang những khúc tre già ra đóng thành một hàng trụ ngang qua con sông. Cách chừng vài thước là cắm một cây trụ xuống cát, một bên chống bằng những khúc tre khác để giữ vững. Hàng trụ này dùng để giữ bờ độn. Bờ độn là một bờ cát như một con đê nằm chắn ngang con sông giữ nước lại. Dọc theo những cây trụ người thợ xe gắn vào những tấm phên bằng tre và độn một lớp lá mía khô, lá chuối khô làm thành một bức tường. Sau đó Trương Cử mang trâu bò xuống dòng sông kéo cát tấp vào bờ độn. Công việc kéo cát gồm có một cái trang bằng gỗ hoặc tre được buộc vào cổ hai con trâu hoặc bò. Trâu và bò kéo cát dưới lòng sông đem tấp lên bờ độn thành một dãy cát cao hơn mặt nước. Bờ độn chặn nước lại, làm tăng sức đẩy để quay tròn bốn bánh xe.
Có những bờ xe nước ở khúc sông sâu và nước chảy mạnh, như bờ xe Chán Thủy hay một vài bờ xe trên sông Trà Khúc, thì bờ độn bằng cát không làm được. Những bờ xe này có bờ độn nổi, nghĩa là bờ độn chỉ làm bằng những tấm phên tre chắng ngang sông và không ăn sâu đến đáy sông.

Hình bên: Bờ độn và dàn máng, bờ xe nước sông Trà Khúc.


Trên bờ độn được trổ hai lỗ cổng gọi là lỗ cổng gió. Lỗ cổng gió dùng để ghe thuyền chạy qua và những khi con nước lớn quá thì lỗ cổng gió được mở ra để điều hoà sức nước khỏi làm vỡ bờ xe. Trên mặt bờ độn thợ xe trồng miá để giữ cát khỏi chùi xuống nước. Những dãy miá này lớn rất lẹ nhưng khi lớn có thể ăn được thì cũng đến lúc bờ xe nước phải gở ra đem cất vì mùa xe cũng đã qua.

Song song với những người Trương Cử kéo cát bờ độn là những thợ xe lo đóng dàn máng và mang những máng nước từ năm trước đem đặt lên. Máng nước được làm bằng tôn hay đan bằng tre và trét dầu rái lên cho giữ nước và bền. Những máng nước được cất giữ bởi trùm xe và mỗi năm máng tre phải sơn lại một lớp dầu rái. Dàn chống để đặt máng làm bằng tre, trên mặt dàn chống được lót một lớp vĩ tre trước khi đặt máng nước lên.

Hình bên: Dàn chống và máng nước của bờ xe nước Phước Lộc, Quảng Ngãi.



Máng nước được bắt mặt trước bờ xe, chạy dài trên bãi cát, khi vào gần làng hay khu đất cao máng nước sẽ bắt vào mương nước. Và mương nước chạy xuyên qua làng thẳng đến cánh đồng.
Trong khi hệ thống máng nước, bờ độn được thiết lập, thì thợ xe sẽ gắn những tấm phên vào bánh xe. Tấm phên đan bằng tre, hình vuông hoặc hình chữ nhật rộng bằng chiều ngang bánh xe. Trên vòng tròn bánh xe, cách khoảng chừng một, hai thước sẽ gắn một tấm phên xe. Dòng nước chảy tống vào phên xe và đẩy bánh xe quay tròn. Kế đến, thợ xe sẽ gắn ống nước vào bánh xe. Ống nước cũng làm bằng tre, dài chừng vài ba lóng tre, những mắt tre được đục thủng xuyên qua, và một đầu ống được giữ kín để chứa nước. Máng nước được gắn vào bánh xe với độ nghiêng chừng 15 độ. Khi bánh xe quay xuống nước, ống nước sẽ bị nhận chìm trong nước và nước sẽ chun đầy vào ống, rồi bánh xe quay mang ống nước lên đến đỉnh và bắt đầu quay ngược xuống là nước trong ống đổ ra cái máng nhỏ nằm giữa hai bánh xe. Máng nhỏ này được bắt vào hệ thống máng lớn để đưa vào dàn mương nước. Trong khi gắn phên xe và ống nước vào bánh xe, thợ xe dùng cây gậy thọt ngang qua bánh xe để bánh xe không quay tròn được. Thì ra người ta nói thọt gậy bánh xe là thế!
Đến đây, bờ xe coi như hoàn thành và có thể đưa vào hoạt động. Trùm xe, thợ xe và những Trương Cử cùng những người lớn tuổi trong làng làm một buổi lễ nhỏ bên bờ xe gọi là lễ khánh thành và cúng bái Thần sông cùng Ma da phù hộ bờ xe. Sau đó những cây gậy chắn ngang bánh xe sẽ được rút ra, và những bánh xe bắt đầu quay tròn trên dòng sông. Những ống nước trên thành xe thay phiên nhau hụp lên hụp xuống trong dòng nước và thi nhau đổ lên máng nước. Những dòng nước trắng xóa đuổi nhau chạy trên máng nước, va chạm vào thành máng kêu róc rách. Đến đầu làng máng nước đổ vào mương và những đứa bé trần truồng nằm sẵn dưới mương, đợi chờ. Rồi oài lên những tiếng reo hò của bầy con nít:
“Ô kià! Con nước đã về!!”
Từ đây những thửa ruộng khô nức nẻ sẽ được uống những dòng nước trong lành từ dòng sông sau làng. Màu vàng cháy của cánh đồng cũng bắt đầu chuyển thành màu xanh tươi, màu xanh của nhựa sống. Những con chim Chà Chiện con trên luống đất ải cũng đã mọc cánh, đang bay đi.
Và thoảng trong tiếng gió, giọng ca của ai:
*“Dẫu xa muôn trùng tôi vẫn còn thương sao là thương!”*

Đồng Sa Băng.

(\*) Tạp chí BAVH, ấn bản 1926, Volumn 2, chương VI, trang 159).

**Đồng Sa Băng**

Bờ Xe Nước Quảng Ngãi

"Đã bao lâu rồi không về miền Trung thăm người em,Nắng mưa đêm ngày cách trở giờ xa xôi đôi đường,Người ơi có về miền quê hương Thùy Dương..."
Tiếng hát ấm áp của Quang Lê trong đêm Hè nóng bức đã làm lòng người tha hương càng thêm ray rức nỗi nhớ. Dù ở tận trời Tây, miền Đồng Tháp, trên cao nguyên Lâm Viên hay giữa đô thành nắng ấm Sài Gòn, những người con của miền Trung nói chung, và Quảng Ngãi nói riêng, khi nghe những lời hát trên chắc sẽ nhớ về quê hương. Nỗi nhớ bao la rồi sẽ cô đọng lại trên mảnh đất nhỏ bé thân yêu nơi họ chào đời. Vì nơi ấy có biết bao nhiêu kỷ niệm, và cuộc sống đã hòa quyện vào ký ức. Rồi ký ức sẽ lần mò về những ngày xa xưa, và trong giây phút nào đó những ký ức nhạt nhoài cũng tự hỏi: “Ờ, quê hương Quảng Ngãi ngày xưa có gì hùng vĩ nhỉ?”
Câu trả lời chắc chắn sẽ là: "bờ...xe...nước".
Đúng vậy, những bờ xe nước khổng lồ trên đất Quảng đã đi vào lòng biết bao nhiêu người con xứ “Nẫu”.
Bờ xe nước đã gắn bó mật thiết với những người nông dân trên con đường dẫn thủy nhập điền, để ngày đêm đã tưới biết bao nhiêu cánh đồng lúa trên quê hương Quảng Ngãi. Ngoài công việc quay tròn bên bờ sông, mang nước đưa về những cánh đồng nằm cheo leo khắp nơi, bờ xe nước Quảng Ngãi còn là một thắng cảnh hùng vĩ, có một không hai trên quê hương Việt Nam. Và bờ xe nước cũng là niềm tự hào của những người con xứ Quảng.
Những du khách, kể cả những người Tây phương, nếu có lần đi ngang qua hoặc dừng chân bên bờ sông Trà Khúc hoặc sông Vệ trong những ngày mùa, chắc sẽ được thấy bờ xe nước ngạo nghễ và cao lớn đang quay đều bên bờ sông, mà lòng khâm phục những người tạo dựng lên nó. Rồi con người nhỏ bé, đứng nhìn những hạt nước nhỏ li ti như sương mù bao quanh những bánh xe khỗng lồ, có lẽ cũng thắc mắc: không biết ai là người sáng chế ra bờ xe nước?
Đi ngược thời gian để tìm câu trả lời cho câu hỏi trên, một nhà hành chánh của sở Văn Hoá Pháp, P. Guillenminet, trong tạp chí Bullettin des Amis du Vieux Huế (BAVH) trong bài “Một kỹ nghệ của người Annam: Những bờ xe nước ở Quảng Ngãi”, ấn bản năm 1926, Volumn 2, chương VI, đã khảo cứu và ghi nhận như sau:
“Bộ giáo khoa tổng hợp của Trung Hoa, Châu Chí Tổng Khảo, diễn tả rằng bờ xe nước làm bằng tre, được đẩy bởi dòng nước, tồn tại tại Trung Hoa và đặc biệt là ở phía Nam. Một số nhân viên phái đoàn phòng thương mại của thành phố Lyon, Pháp, cho rằng đã thấy bờ xe nước hiện hữu tại làng Thất Xuyên, Trung Hoa. Và phái đoàn quân sự lại nói rằng bên kia ranh giới Việt-Hoa có bờ xe nước tương tự như bờ xe nước ở điạ phương của họ. Ở đồng bằng Bắc phần lại cho rằng bờ xe nước phát xuất từ Trung Hoa và người sáng chế ra là vua Thần Nông. Nhưng những bàn luận về nguồn gốc tác giả nêu trên không đủ căn bản để thuyết phục rằng Trung Hoa là nơi phát minh ra bờ xe nước".

Chú thích hình: Bờ xe nước Bãi Thượng, Thanh-Hóa
P. Guillenminet tin rằng người Việt và người Trung Hoa có lẽ đã học được kỹ thuật căn bản thành lập bờ xe nước từ phương Tây và đã cải biến cho phù hợp với địa phương.
Có nguồn lại cho rằng viên chủ sự hành chánh Pháp, LaBorte, ở Quảng Ngãi nói rằng “Lão Thêm” ở làng Bồ Đề, nay thuộc xã Đức Nhuận, huyện Mộ Đức, đã sáng chế ra bờ xe nước.
Cũng theo tạp chí BAVH, thì bờ xe nước xuất hiện ở đồng bằng Bắc phần, Quảng Bình, Quảng Trị, Thanh Hóa, Bình Định vào giữa thế kỷ 18 và Quảng Nam đầu thế kỷ 19. Nhưng những bờ xe nước ở những điạ phương trên rất đơn sơ, chỉ có một bánh và không qui mô như những bờ xe nước tại Quảng Ngãi.


Hình bên: Bờ xe nước đồng bằng Bắc phần.
Khi đề cập đến những bờ xe nước tại Quảng Ngãi, nhà hành chánh P. Guillenminet đã ghi nhận rằng: Vợ chồng Lão Diệm, nhất là người đàn bà gọi là “Mụ Diệm” đã có công mang bờ xe nước từ Bình Định đến làng Bồ Đề, Quảng Ngãi, năm 1754. Bờ xe nước đầu tiên được thiết lập trên bờ sông Vệ, làng Bồ Đề, và Trùm Sanh với chức vụ Cai Yến Bối quản lý bờ xe nước này. Đến năm 1825 bờ xe nước được thành lập trên sông Trà Khúc và đến năm 1900 thì bờ xe nước trên sông Trà Bồng cũng được thiết lập. (\*)
Dường như mãi đến ngày nay, vấn đề xuất xứ và tác giả của bờ xe nước vẫn còn là một ẩn số của một phương trình bậc n, mà nghiệm số có thể chỉ có một, hai, hoặc nhiều hơn, và cũng có thể thực hay ảo. Tùy người suy nghiệm.
Duy chỉ có điều cần ghi nhớ là người Á Đông nói chung và Việt Nam nói riêng, lúa gạo là thức ăn chính trong mỗi bữa ăn, không như người Tây phương dùng bánh mì đệm trong những bữa ăn. Và điều khác biệt là những cánh đồng lúa mì không cần nhiều nước trong quá trình trồng tỉa như lúa gạo, ngoại trừ lúa gieo. Thậm chí những cánh đồng lúa mì tại miền bắc Mỹ ngày nay, từ ngày gieo hạt đến ngày thu hoạch, đồng lúa mì lúc nào cũng khô ráo.
Thế nhưng công trình xây dựng những bờ xe nước tại Quảng Ngãi rất tốn kém, và mỗi năm bờ xe nước phải phá đi và tái tạo vào năm tới vì vấn đề lụt lội hằng năm. Không như những cánh đồng ở miền Nam Việt Nam, đất thấp và có nhiều hệ thống sông, kinh rạch chằng chịt cung cấp cho ruộng lúa. Phần nhiều, ruộng lúa ở miền Trung nằm dọc theo rặng Trường Sơn, nếu thiếu vắng bờ xe nước thì những cánh đồng khô nức nẻ sẽ không đủ năng suất tạo ra lúa gạo nuôi dân.
Vậy bờ xe nước là sự cần thiết trong mạch sống của người dân xứ Quảng.
Những nơi khác, như Trung Hoa, nếu đã xử dụng bờ xe nước qui mô mhư tại Quảng Ngãi cho công trình dẫn thủy nhập điền, thì chắc hẳn sẽ được lưu lại trong lòng người dân những hình ảnh và văn hóa của địa phương ấy cho hậu thế.
Những bờ xe nước tại Quảng Ngãi đã đóng một vai trò rất quan trọng trong nền nông nghiệp địa phương trên hơn ba trăm năm kể từ năm 1754. Mãi đến khoảng đầu thập niên 1980, khi hệ thống kênh Thạch Nham được thành lập cho công trình dẫn thủy nhập điền, thì những bờ xe nước được thay thế bằng những trạm bơm. Và kể từ đó những bờ xe nước Quảng Ngãi chỉ còn là một dấu vết lịch sử của một thời mang nước cho dân.
Người viết, cũng một thời đã sống bên cạnh và thường đu lên bờ xe nước những buổi trưa hè nóng cháy, với ký ức lu mờ còn sót lại, chỉ muốn làm một gạch nối giữa công trình của cha ông ngày xưa, và lớp người sinh ra khi bờ xe nước đã thuộc về dĩ vãng.
Bờ xe nước hầu hết được thiết lập bằng tre, và được xây dựng bên cạnh bờ sông, dùng sức đẩy của nước để quay tròn những bánh xe. Trên những bánh xe có gắn nhiều ống nước, bánh xe quay múc nước vào ống, và đổ vào hệ thống máng nước, máng nước được nối tiếp vào mương nước để đem đổ vào đồng lúa.
Nói đến bờ xe nước tức phải nói đến những con sông cưu mang nó. Những con sông có lưu lượng nước lớn, chảy một chiều, nghĩa là nơi có bờ xe nước thì không có nước thủy triều chảy ngược về nguồn. Vì bờ xe nước chỉ quay một chiều. Quảng Ngãi có ba con sông lớn: sông Trà Khúc, sông Vệ và sông Trà Bồng. Ba con sông này phát nguồn từ rặng Trường Sơn, chảy len lỏi qua làng mạc và cuối cùng đổ vào biển Đông. Ba con sông này trải dài trên chiều dọc Nam Bắc của điạ bàn Quảng Ngãi. Hai bên ven sông là những ngôi làng với những cánh đồng lúa. Và cũng trên ba con sông này người nông dân Quảng Ngãi đã từng thiết lập những bờ xe nước để đem nước vào ruộng đồng.
Sông, có khúc bồi có khúc xiết nên có những đoạn bờ sông có bãi cát và có đọan không có bãi cát. Cũng vì vậy mà công trình thiết lập bờ xe trên mỗi khúc sông đều khác nhau. Những khúc sông có bãi cát thì phần căn bản của bánh xe (như căm và niền bánh xe) được thiết lập trên bãi cát, xong mang treo vào trục quay dưới nước và tiếp tục xây dựng phần còn lại. Ngược lại, những khúc sông không có bãi cát và nước chảy xiết thì những bánh xe được thiết lập ngay trên trục quay dưới nước.
Tùy theo cường độ và lưu lượng của dòng sông mạnh hay nhẹ và nhu cầu nước cung cấp cho cánh đồng, có những bờ xe nước có đến mười bánh như những bờ xe nước trên sông Trà Khúc


Chú thích hình: Bờ xe nước trên sông Trà Khúc.
Những bờ xe nước trên sông Vệ chỉ có bốn bánh, và hầu hết mỗi thôn đều có bờ xe nước cho ruộng đồng của thôn đó.
Những bờ xe nước ở Quảng Ngãi đều có cách thiết lập tương tự nhau, nên bài viết này chỉ nói đến chi tiết cách thành lập và điều hành của bờ xe nước Ba Bình, xã Nghĩa Thành (nay là xã Hành Thịnh, huyện Nghiã Hành) trên sông Vệ vào những năm 1963 và 1964.
Xã Nghĩa Thành, khúc sông tính từ chân đèo Quán Thơm đến đập Bến Thóc, thôn An Ba, có năm bờ xe nước, một bờ cho mỗi thôn: bờ xe Thuận Hoà cho thôn Thuận Hòa, bờ xe Chán Thuỷ cho thôn An Chỉ, bờ xe Xuân Ðình cho thôn Xuân Đình, bờ xe Ba Bình cho thôn Ba Bình và bờ xe Mỹ Hưng cho thôn Mỹ Hưng. Trên năm bờ xe trên riêng chỉ có bờ xe Chán Thủy đổ về thôn An Chỉ của xã Nghĩa Phước (nay là Hành Phước).
Ngoài ra, thôn Đồng Xuân (nằm giữa Ba Bình và Mỹ Hưng) không có bờ xe nước thì lại được thay thế bằng nhà máy nước, nhà máy nước ông Trần Công Sơn. Năm bờ xe nầy, trừ bờ xe Chán Thuỷ ra thì tất cả còn lại đều có bãi cát rộng lớn bên cạnh.
Ban điều hành của một bờ xe gồm có Trương Cử, một Trùm xe, và 4, 5 người thợ xe. Trương Cử có thể có nhiều người, mỗi người làm chủ một phần của bánh xe, gọi là tên. Có nửa tên xe tức là làm chủ nửa bánh xe. Những Trương Cử là những người bỏ vốn và công để xây dựng bờ xe. Ðến ngày gặt lúa thì tuỳ theo ruộng sâu hay ruộng cạn, ruộng trên gò hay dưới trủng, ruộng nằm xa nước xe hay ruộng nằm gần nước xe mà chủ ruộng sẽ đóng lúa cho Trương Cử nhiều hay ít. Những lúa nầy sẽ được chia trả phần vốn cho mỗi Trương Cử trước, xong trả công cho Trùm xe và thợ xe, cuối cùng lúa còn lại đem chia phần lời cho các Trương Cử.


Chú thích: Bờ xe nước Phước Lộc, Quảng Ngãi.
Ngày xưa, những năm 1975 (?) trở về trước, ruộng lúa miền Trung mỗi năm chỉ cấy một mùa, và vụ lúa bắt đầu vào cuối tháng Ba âm lịch đến tháng Tám, tháng Chín âm lịch là lúa được gặt về. Lúa chỉ cấy trong mùa khô vì sau tháng Chín tháng Mười là đến mùa mưa, nước lụt sẽ làm hư thối lúa. Cho nên những bờ xe nước chỉ được thiết lập và hoạt động vào giai đoạn đầu của vụ lúa, đến khoảng tháng Chín âm lịch thì lúa đang chín, không cần nước nữa và mùa lũ lụt cũng sắp đến, bờ xe nước sẽ được gỡ ra trước khi nước lũ đổ về.
Mỗi năm vào tháng Hai âm lịch Trùm Xe đến nhà Trương Cử thu tiền để mua tre và vật liệu xây dựng bờ xe, tuỳ theo số tên xe Trương Cử làm chủ, mà thu nhiều hay ít. Trùm Xe lấy tiền đi mua tre. Mấy thợ xe là người đốn tre và mang tre ra bờ sông. Việc đầu tiên là trùm xe và thợ xe sẽ đóng một cái bè bằng tre, rộng lớn dùng để di chuyển trên sông, kế đến họ xây một cái nhà nhỏ trên cát bên cạnh bờ xe gọi là chòi xe. Chòi làm bằng tre, vách và mái lợp bằng rơm. Chòi xe rất kín gió và có luôn cả bếp núc để thợ xe nấu ăn hằng ngày. Sau khi có chỗ ăn ở đàng hoàng, trùm xe và thợ xe sẽ bắt tay vào việc.
Trùm xe và thợ xe lên rừng chặt một loại dây to cỡ cổ tay và rất dẽo đem bỏ ra bè chở về để làm bánh xe. Những dây này dùng quấn chung quanh niền bánh xe cho cứng. Nếu không có loại dây này thì thợ xe phải chẻ lạt tre ra đánh thành một dây lớn, dai, thay thế. Trùm xe và thợ xe còn thu của Trương Cử những thứ như: lá mía khô, lá chuối khô dùng để làm bờ độn giữ nước.
Trong công đoạn xây dựng bờ xe có rất nhiều việc và những việc này có thể làm song song với nhau để tranh thủ thời giờ. Vì cuối tháng ba âm lịch là những thửa ruộng khô nức nẻ đã được cuốc ải xong cần nước để bừa. Cho nên chu kỳ bờ xe nước, những thửa ruộng lúa và thời tiết trong một mùa lúa đều ăn khớp vào nhau.
Trùm và thợ xe mang bốn trục xe của năm cũ ra dựng trên bãi cát. Kế đến là những thân tre già, lớn sẽ đước trảy nhánh sạch sẽ, cắm vào trục xe làm căm. Trục xe có chiều dài chừng ba thước. Hai đầu trục xe tròn và được niền bằng sắt. Ngoài đầu hai trục được đục nhiều lỗ chen kẻ dùng để cắm căm, hai lớp căm từ hai đầu trục bắt chéo qua nhau. Bề ngang viền bánh xe rộng cỡ một thước và được đánh chung quanh bằng sợi dây dẽo dai mang từ trên rừng về.
Trong khi căm và niền xe đã được lắp vào trục trên bãi cát thì thợ xe dùng những thanh tre, lớn cỡ ba ngón tay khép, đan thành những tấm phên. Và những người thợ khác lại lặn suống đáy sông xúc sỏi đổ thành một lớp mỏng nơi những bánh xe sẽ được dựng lên. Những tấm phên tre sẽ được đóng lên trên lớp sỏi làm thành một cái sàn để giữ cát khỏi bị xoái mòn. Và cũng trong lúc này, thợ xe sẽ chôn những cột trụ trên lớp phên để từ đó bánh xe được gác lên. Bốn bánh xe thì có ít nhất tám cột trụ lớn và những cột trụ nhỏ chôn bên cạnh để chống đỡ cho khỏi bị xiên, ngã.
Khi cột trụ xe được chôn chặt dưới cát là cũng đến lúc những bánh xe trên bãi cát được dời xuống nước đặt lên trụ. Giai đoạn này cần có nhiều người dân trong làng giúp để mang bánh xe ráp vào trụ. Một đoàn người như đàn kiến bu bên bánh xe, họ dùng phương pháp đòn bẫy và những dây dừa buộc vào bánh xe kéo dựng dậy và cho lăn từ từ xuống nước, rồi ráp vào trụ xe. Mỗi bánh xe có đường kính cỡ hai mươi lăm thước, to và nặng, vậy mà những con người nhỏ bé đã chinh phục và đặt vào trụ chống đỡ rất ăn khớp.
Khi những bánh xe đã được ráp vào trụ chống đỡ và những cây chống chèo được cài lên giữ vững bờ xe, thì thợ xe gắn những tấm phên hai đầu bờ xe, lấy cát tấp lại để chống lại con nước xoái có ảnh hưởng đến bờ xe.
Trong khi trùm và thợ xe ráp bánh xe thì một số người khác lại mang những khúc tre già ra đóng thành một hàng trụ ngang qua con sông. Cách chừng vài thước là cắm một cây trụ xuống cát, một bên chống bằng những khúc tre khác để giữ vững. Hàng trụ này dùng để giữ bờ độn. Bờ độn là một bờ cát như một con đê nằm chắn ngang con sông giữ nước lại. Dọc theo những cây trụ người thợ xe gắn vào những tấm phên bằng tre và độn một lớp lá mía khô, lá chuối khô làm thành một bức tường. Sau đó Trương Cử mang trâu bò xuống dòng sông kéo cát tấp vào bờ độn. Công việc kéo cát gồm có một cái trang bằng gỗ hoặc tre được buộc vào cổ hai con trâu hoặc bò. Trâu và bò kéo cát dưới lòng sông đem tấp lên bờ độn thành một dãy cát cao hơn mặt nước. Bờ độn chặn nước lại, làm tăng sức đẩy để quay tròn bốn bánh xe.
Có những bờ xe nước ở khúc sông sâu và nước chảy mạnh, như bờ xe Chán Thủy hay một vài bờ xe trên sông Trà Khúc, thì bờ độn bằng cát không làm được. Những bờ xe này có bờ độn nổi, nghĩa là bờ độn chỉ làm bằng những tấm phên tre chắng ngang sông và không ăn sâu đến đáy sông.


Hình bên: Bờ độn và dàn máng, bờ xe nước sông Trà Khúc.
Trên bờ độn được trổ hai lỗ cổng gọi là lỗ cổng gió. Lỗ cổng gió dùng để ghe thuyền chạy qua và những khi con nước lớn quá thì lỗ cổng gió được mở ra để điều hoà sức nước khỏi làm vỡ bờ xe. Trên mặt bờ độn thợ xe trồng miá để giữ cát khỏi chùi xuống nước. Những dãy miá này lớn rất lẹ nhưng khi lớn có thể ăn được thì cũng đến lúc bờ xe nước phải gở ra đem cất vì mùa xe cũng đã qua.
Song song với những người Trương Cử kéo cát bờ độn là những thợ xe lo đóng dàn máng và mang những máng nước từ năm trước đem đặt lên. Máng nước được làm bằng tôn hay đan bằng tre và trét dầu rái lên cho giữ nước và bền. Những máng nước được cất giữ bởi trùm xe và mỗi năm máng tre phải sơn lại một lớp dầu rái. Dàn chống để đặt máng làm bằng tre, trên mặt dàn chống được lót một lớp vĩ tre trước khi đặt máng nước lên.


Hình bên: Dàn chống và máng nước của bờ xe nước Phước Lộc, Quảng Ngãi.
Máng nước được bắt mặt trước bờ xe, chạy dài trên bãi cát, khi vào gần làng hay khu đất cao máng nước sẽ bắt vào mương nước. Và mương nước chạy xuyên qua làng thẳng đến cánh đồng.
Trong khi hệ thống máng nước, bờ độn được thiết lập, thì thợ xe sẽ gắn những tấm phên vào bánh xe. Tấm phên đan bằng tre, hình vuông hoặc hình chữ nhật rộng bằng chiều ngang bánh xe. Trên vòng tròn bánh xe, cách khoảng chừng một, hai thước sẽ gắn một tấm phên xe. Dòng nước chảy tống vào phên xe và đẩy bánh xe quay tròn. Kế đến, thợ xe sẽ gắn ống nước vào bánh xe. Ống nước cũng làm bằng tre, dài chừng vài ba lóng tre, những mắt tre được đục thủng xuyên qua, và một đầu ống được giữ kín để chứa nước. Máng nước được gắn vào bánh xe với độ nghiêng chừng 15 độ. Khi bánh xe quay xuống nước, ống nước sẽ bị nhận chìm trong nước và nước sẽ chun đầy vào ống, rồi bánh xe quay mang ống nước lên đến đỉnh và bắt đầu quay ngược xuống là nước trong ống đổ ra cái máng nhỏ nằm giữa hai bánh xe. Máng nhỏ này được bắt vào hệ thống máng lớn để đưa vào dàn mương nước. Trong khi gắn phên xe và ống nước vào bánh xe, thợ xe dùng cây gậy thọt ngang qua bánh xe để bánh xe không quay tròn được. Thì ra người ta nói thọt gậy bánh xe là thế!
Đến đây, bờ xe coi như hoàn thành và có thể đưa vào hoạt động. Trùm xe, thợ xe và những Trương Cử cùng những người lớn tuổi trong làng làm một buổi lễ nhỏ bên bờ xe gọi là lễ khánh thành và cúng bái Thần sông cùng Ma da phù hộ bờ xe. Sau đó những cây gậy chắn ngang bánh xe sẽ được rút ra, và những bánh xe bắt đầu quay tròn trên dòng sông. Những ống nước trên thành xe thay phiên nhau hụp lên hụp xuống trong dòng nước và thi nhau đổ lên máng nước. Những dòng nước trắng xóa đuổi nhau chạy trên máng nước, va chạm vào thành máng kêu róc rách. Đến đầu làng máng nước đổ vào mương và những đứa bé trần truồng nằm sẵn dưới mương, đợi chờ. Rồi oài lên những tiếng reo hò của bầy con nít:
“Ô kià! Con nước đã về!!”
Từ đây những thửa ruộng khô nức nẻ sẽ được uống những dòng nước trong lành từ dòng sông sau làng. Màu vàng cháy của cánh đồng cũng bắt đầu chuyển thành màu xanh tươi, màu xanh của nhựa sống. Những con chim Chà Chiện con trên luống đất ải cũng đã mọc cánh, đang bay đi.
Và thoảng trong tiếng gió, giọng ca của ai:
“Dẫu xa muôn trùng tôi vẫn còn thương sao là thương!”
Đồng sa Băng.
(\*) Tạp chí BAVH, ấn bản 1926, Volumn 2, chương VI, trang 159).


Lời cuối: Cám ơn bạn đã theo dõi hết cuốn truyện.
Nguồn: http://vnthuquan.net
Phát hành: Nguyễn Kim Vỹ.

Nguồn: Dongsabang - VNthuquan - Thư viện Online
Được bạn: Ct.Ly đưa lên
vào ngày: 4 tháng 9 năm 2008